COOPERAZIONE
MEDITERRANEA
CULTURA • ECONOMIA • SOCIETÀ

Isole nella storia

1-2
2003
GENNAIO-AGOSTO
• ANNO XV •

Isole tra utopia e identità • Commerci, guerre e culture tra Africa ed Europa • Isole rifugio • Isole crocevia di civiltà • Il Mediterraneo tra cristiani, ebrei e musulmani •

AM&D EDIZIONI

RIVISTA QUADRIMESTRALE DELL'ISPROM • ISTITUTO DI STUDI E PROGRAMMI PER IL MEDITERRANEO

Le tecnologie marittime degli Ottomani

Nicola Melis

Uno dei luoghi comuni acquisiti dalla storiografia occidentale è l'idea che l'Impero ottomano sia stato una potenza continentale, senza una tecnologia navale propria, i cui interessi marittimi furono limitati esclusivamente, o quasi, alla prosecuzione del *ğihād* sui mari. Secondo tale convinzione la flotta dello stato ottomano, pur svolgendo per un certo periodo la parte di potenza militare mediterranea, al punto da sconfiggere Venezia e occupare importanti avamposti marittimi nel Mediterraneo orientale, rimase sempre un'appendice militare delle forze di terra, incapace di svolgere un ruolo militare e commerciale autonomo[1].

Tuttavia, a partire dagli anni Sessanta del secolo appena trascorso, nuovi approfonditi studi sulle fonti ottomane (resi possibili anche dalla maggiore disponibilità delle autorità turche all'apertura degli Archivi ottomani nei confronti degli storici occidentali) e una rilettura delle fonti già note, hanno individuato una decisa politica ottomana nei mari, inserita in un contesto mondiale.

In questo senso si segnalano i lavori di studiosi come Palmyra Brummett[2], Kate Fleet[3], Suraiya Faroqhy[4], Salih Özbaran[5], Dina Rizk Khoury[6] ecc., tutti tesi, in un modo nell'altro, a rivalutare il ruolo marittimo degli Ottomani fin dal primo periodo, cercando di ridiscutere quella che è stata definita una «virtual blindness in Ottoman historiography»[7].

Anche per quanto riguarda la formazione della marina ottomana, la trattazione storiografica moderna è stata piuttosto parca[8]. Gli storici partivano spesso da

1. Palmyra Brummett cita una recente pubblicazione (Mark Kishlansky et Al., *Societies and Cultures in World History*, New York 1995, p. 453) in cui si ribadisce che «in the Mediterranean, the Ottomans did not have the commercial fleet that the christian powers possessed», in Palmyra Brummett, *The Ottomans as a World Power: What We Don't Know about Ottoman Sea-Power*, in Kate Fleet (ed. by), *The Ottoman and the Sea*, in «Oriente Moderno», XX (LXXXI), n.s., 1 - 2001, p. 3.
2. Palmyra Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomaci in the Age of Discovery*, State University of New York Press, Albany 1994.
3. Kate Fleet, *Early Turkish Naval Activities*, in Id., (ed. by), *The Ottoman and the Sea* cit., pp. 129-138.
4. Suraiya Faroqhi (ed. by), *Special Issue on Ottoman Trade*, in «New Perspectives on Turkey», 5-6 (1991).
5. Salih Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion. Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the Sixteenth Century*, Analecta Isisiana XII, Isis, Istanbul 1994.
6. Dina Rizk Khoury, *Merchants and Trade in Early Modern Iraq*, in «New Perspectives on Turkey», 5-6 (1991), pp. 53-86.
7. Fleet (a cura di), *The Ottoman and the Sea* cit., p. III.
8. İsmail H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu

un assunto, non supportato dai dati storici: per lungo tempo non sarebbe esistita una vera marina ottomana ma, piuttosto, una rete di pirati e corsari turchi indipendenti, al servizio del Sultano ottomano, a seconda della necessità del momento. Se è indubbio il ruolo dei pirati turchi, è anche vero che l'impegno dei turchi nel mare non può essere ridotto a tale variabile.

In termini generali, lo sviluppo in senso marittimo dell'Impero ottomano rappresenta, in qualche modo, un'inversione di tendenza rispetto alle precedenti esperienze statali turche[9]: per esempio l'impero selgiuchide di Rum (1186-1310) e numerosi tra gli stati e staterelli sorti dalla dissoluzione selgiuchide, in cui le questioni di mare, specialmente commerciali, sono spesso ignote[10] e dove restano fuori dalla sfera d'influenza turca i principali centri di commercio. Anche se, va detto, la conoscenza della materia è lungi dall'essere completa. Inoltre, esistono stati come Menteşe e Aydın che fin dai primi anni del secolo XV sono particolarmente coinvolti in attività marittime piratesche[11].

Le zone costiere dotate di porti, essenziali nel commercio dell'area, si sforzano di mantenere la propria indipendenza. Oltre a Genova in Crimea, a Venezia nel Mar Egeo e in Grecia, acquista prestigio e potere il Levante. Si tratta di ambienti dove prevalgono popolazioni non turche, come per esempio i greci e gli armeni, influenzati tutti dalle repubbliche marinare italiane. Tra gli altri stati, si pensi all'Impero di Trebisonda nel versante nordorientale dell'Asia Minore[12], il cui porto fino al XV secolo funge da arteria principale del commercio verso l'Azerbayjan e la Persia settentrionale; il porto di Costantinopoli, ultimo punto di forza della decaduta Bisanzio[13]; il Regno di Cilicia (Armenia Minore) a sud, poi dissoltosi in una miriade di staterelli[14]; ad occidente Smirne, principale porto della regione; Salonicco, seconda in importanza solo a Costantinopoli.

Lo stesso sultanato mamelucco non svolse un ruolo determinante nell'assetto marittimo dell'area, limitandosi a fare da intermediario commerciale. Tuttavia, lo studio della propensione al commercio del sultanato mamelucco è in fase di approfondimento[15].

(TTK), Ankara 1948, p. 20; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 1992; Colin Imber, *The Navy of Süleymân the Magnificent*, in AO, 6 (1980), pp. 211-281; Id., *The Cost of Naval Warfare. The Accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi Campaign in 1532*, in Archivium Otomanicum (AO), 4 (1972), pp. 203-216; Henry & Renée Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, Urbana 1958 (ristampa: ABC, Istanbul 1988), pp. I-XVI e 1-45.

9. Sul periodo turco anteriore agli Ottomani cfr. Claude Cahen, *La Turquie Pré-Ottoman*, Isis, Istanbul-Parigi 1987², (trad. ingl.: *Pre-ottoman Turkey*, Londra-N.Y. 1967).

10. Robert Mantran, *La transformation du commerce dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle*, in Thomas Naff, Roger Owen (ed. by), *Studies in Eighteenth-Century Islamic History*, in «Papers on Islamic History», 4 (1977), pp. 220-235.

11. Fleet, *Early Turkish Naval Activities* cit., p. 130.

12. Il Regno di Trebisonda (in turco *Trabzon*) fu conquistato nel 1461 dagli Ottomani, cfr. Stanford Shaw, *History of the Ottoman Empire and and Modern Turkey*, CUP, Cambridge 1976, pp. 62-65.

13. È ben noto che la presa di Costantinopoli ad opera degli Ottomani avvenne tra il 27 e il 31 del maggio 1453, in particolare cfr. Steven Runciman, *The Fall of Costantinople*, CUP, Cambridge 1965 (trad. it. *La caduta di Costantinopoli*, Feltrinelli, Milano 1968); Franz Babinger, *Maometto il conquistatore*, Einaudi, Torino 1957.

14. La dissoluzione del Regno d'Armenia avvenne nel corso del XIV secolo.

15. Walter J. Fischel, *The Spice Trade in Mamluk Egypt*, in JESHO, 1-II (1957), pp. 157-174; Ga-

Qualche traccia di presenza turca nei mari, comunque, si riscontra già in epoca preottomana e ancor prima dei citati casi di Menteşe e Aydın: secondo le cronache bizantine vi furono numerose spedizioni navali turche nel Mar Nero e nel Mar Egeo già nel secolo XI. Si trattava, tuttavia, di corpi militari di terra che si avvalevano delle competenze marittime di popolazioni costiere.

Le prime vere attestazioni riguardanti l'esistenza di una marina turca risalgono al secolo XIII allorché i Selgiuchidi conquistano alcuni sbocchi sul mare di una certa rilevanza strategica. In particolare, i tratti di costa che includono i porti di Alanya e Antalya sul Mediterraneo a sud dell'Anatolia e il porto di Sinop a nord, sul Mar Nero.

I governatori selgiuchidi di stanza sulla costa hanno il titolo di «comandante del mare» (*denizin beylerbeği*). Nelle cronache e nei documenti bizantini sono numerosi i riferimenti ad azioni navali; inoltre, i resti del castello di Sinop forniscono una documentazione archeologica[16]. Risale, invece, all'ultimo scorcio del XIV secolo l'importanza, sulla costa occidentale, del porto di Ayasoluk[17], il quale conobbe un discreto sviluppo, anche se si trattò soltanto di un caso episodico.

Ma il momento di svolta per lo sviluppo marittimo nella cultura turca, intesa in senso ampio, si attua con l'acquisizione, da parte dell'Impero ottomano, dell'esperienza corsaro-piratesca turca. Essa si sviluppò nel Mediterraneo negli anni che caratterizzano l'ascesa degli Ottomani[18], culminata con la conquista di Costantinopoli (maggio 1453), prima, e del Sultanato dei Mamelucchi, poi (gennaio 1517). Ad attestare questo nuovo interesse per il mare, vi è la costruzione di un arsenale nella penisola di Gelibolu nel 1390.

Con l'unificazione politica della Penisola anatolica, buona parte delle forze autonome che caratterizzavano la società ottomana delle origini, basate principalmente sulla cultura della società di frontiera, nomade e militante, confluiscono nel nuovo sistema sociale ottomano, stanziale e urbanizzato, e acquisiscono un ruolo più strutturato che in passato[19]. Tra queste forze autonome è proprio la categoria

ston Wiet, *Les marchands d'épices sous les sultans Mamlouks*, in «Cahiers d'Histoire Egyptienne», 7-II (1955), pp. 81-147; Subhī Labīb, *al-tijāra al-kārimiyya wa tajāratu Misr fī 'l-'usūr al-wustā*, in «Bulletin de la Société Egyptienne d'Études Historiques», 4 (1952), pp. 5-63. Sull'ultimissima fase dei Mamelucchi e delle loro relazioni commerciali cfr. Brummett, *Ottoman Seapower* cit.

16. Besim Darkot, lemma *Sinop*, in «İslam Ansiklopedisi».

17. Sorta sul luogo ove si trovava l'antica Efeso, Ayasoluk, Altoluogo per gli italiani, divenne il più grosso centro di pirateria e commercio della costa occidentale dell'Asia Minore. Governata dalla dinastia turca dei Menteşeoğlu, era in buoni rapporti con alcuni staterelli cristiani. La descrizione delle loro spedizioni navali sono oggetto del poema storico del XV secolo di Halil Enveri, (*Düsturname Enver-i*). Nel 1421 il piccolo stato turco viene, però, assorbito dall'emergente stato ottomano, cfr. Irene Melikoff, *Le Destan d'Umur Pacha*, Paris 1954.

18. Halil Sahillioğlu, *Akdeniz'de Korsanlara Esir Düşen Abdi Çelebi'nin Mektubu*, in TD, 17-18 (1963), pp. 241-256; Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari*, Laterza, Bari 1961; Salvatore Bono, *I corsari nel Mediterraneo*, Mondadori, Milano 1986.

19. Per una discussione sul ruolo avuto dalla riunificazione della Penisola iberica nella politica delle due potenze iberiche e una comparazione con la Penisola anatolica, cfr. Charles A. Hess, *The Forgotten Frontier. A History of the 16th Century Ibero-African Frontier*, University of Chicago Press, Chicago 1978; Id., *The Moriscos: an Ottoman Fifth Column in Sixteenth Century Spain*, in «The American Historical Review», 74-1 (1968), pp. 1-25.

dei pirati turchi indipendenti, ora al servizio della Porta, a rappresentare una delle acquisizioni migliori in riferimento alla fondazione di una entità marittima in seno allo Stato.

Sviluppo della flotta

La storiografia occidentale ha spesso trascurato la stretta relazione che esiste tra lo stabilirsi della capitale a Costantinopoli[20] e il contestuale sviluppo della flotta ottomana. Si potrebbe, infatti, assumere il 1453 come l'anno in cui l'Impero ottomano diventa una vera potenza navale. È in quella data che la Porta acquisisce una posizione geostrategica essenziale per uno sviluppo in senso navale: l'edificazione dell'arsenale di Tophane, nei pressi di Istanbul, è emblematica in questo senso. La costruzione della nuova flotta, le cui dimensioni e i cui costi non conoscono precedenti nella storia ottomana e turca, in generale, determina una nuova propensione verso il mare, in primo luogo il Mediterraneo. Il nuovo approccio è determinato, oltre che dalla favorevole posizione geografica e da considerazioni di carattere economico e politico, dalla presa di coscienza di poter prevalere sulla Repubblica di Venezia non più solo in ambito terrestre, ma anche marittimo.

La flotta diviene ora strumento di potere e di propaganda del regime ottomano: attraverso la forza e le dimensioni di una flotta imperiale, come già era accaduto con l'esercito di terra, si esprime tutta la magnificenza di uno stato in espansione.

È la flotta, inoltre, che garantisce la difesa delle rotte del Pellegrinaggio (*ḥaǧǧ*) e delle spedizioni navali dei musulmani che giungevano dall'Oceano Indiano. Il Mar Rosso, infatti, era sempre più insidiato dai Portoghesi, i cui piani prevedevano, oltre alla sostituzione delle tradizionali rotte delle spezie con quella passante per il Capo, la conquista delle stesse, con l'occupazione finale dell'Egitto[21]. La celebre missione di Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, datata 1487-90, seguita da quella del solo Pero da Covilhã[22] del periodo 1490-92 ('93?), miravano certamente a raggiungere le terre del leggendario Prete Gianni (*Preste Joham*), ma servivano anche a raccogliere informazioni relative al commercio delle spezie e, eventualmente, ad attuare la conquista dell'Egitto[23]. Il Portogallo avrebbe così ottenuto il monopolio completo del commercio delle spezie controllandone le vie.

20. Per approfondimenti cfr. Charles A. Hess, *The Evolution of the Ottoman Seaborn Empire in the Age of Oceanic Discoveries. 1453-1525*, in «American Historical Review», LXXV-7 (1970), pp. 1870-1919; Steven Runciman, *The Fall of Costantinople* cit., pp. 215 e ss.

21. Questo disegno espansionistico è comune anche alla Spagna. In un discorso presentato al Re Filippo II Absburgo in seguito anche re di Portogallo per la scomparsa di Sebastião de Bragança, in occasione della campagna d'Ungheria del 1566 si legge: «Preso l'Egitto ne viene ancora per conseguenza presa annessa tutta l'Arabia, e tutto il · amin fino all'ultima foce del Mar Rosso, che mantenendosi quei Paesi con le forze dell'Egitto, restando il Turco privo di essi non essendoci via di passaggio [...]». Estratto dal *Discorso al Re Filippo di Spagna mostrandoli il modo e facilità d'acquistare l'Egitto e l'Arabia, ora che il Turco si trova implicato nella guerra d'Ungheria*, in «Rerum Lusitanicarum», XXXIV, Symmicta Lusitanica, t. 27, fls. 416.

22. Sui due viaggi di Pero da Covilhã vedasi la classica opera Conde de Ficalho, *Viagens de Pero de Covilhã*, Coll. Extra, IN-CM, Lisboa 1988 (riedizione dell'opera del 1898). cfr. anche L. F. Barreto (a cura di), *Por mar e terra, Viagens de Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã*, Biblioteca Nacional, Lisboa 1988.

23. Hess, *The Evolution of the* cit., pp. 1875-1881.

Sotto il regno del sultano Mehmet il Conquistatore (1444-46 e 1451-1481), infatti, l'egemonia marittima esercitata dai Veneziani e dai Genovesi viene ridimensionata in maniera vistosa, tanto nell'area egea quanto nel Mediterraneo orientale e addirittura annullata nel Mar Nero, fino ad allora in mano ai Genovesi.

Secondo quanto riportato nella cronaca delle guerre marittime degli Ottomani, *tuhfet ül-kibar fi esfār ül-bihār*[24], da Kātib Çelebi, noto anche come Hâcı Halîfe (1017-67 a.H. / 1609-57 d.C.), nel maggio del 1499 una flotta ottomana, composta da circa 250 imbarcazioni di varie dimensioni, sconfigge per la prima volta una flotta veneziana. Tale vittoria assume dal punto di vista psicologico un'importanza ben superiore all'effettiva portata dello scontro: è da quel momento che gli Ottomani acquisiscono coscienza della loro effettiva forza sui mari.

Il successore di Mehmet, Bāyezit II *Veli*, pur non trascurando la dimensione militare propria dello stato ottomano nei primi secoli della sua esistenza (1300-1600), cerca di consolidare l'assetto territoriale dell'Impero puntando anche al rafforzamento della flotta. Sarà tuttavia il sultano Selim (1512-20), con la conquista dell'Egitto e l'ingerenza sempre maggiore nelle vicende mediterranee, a beneficiare delle risorse predisposte dal predecessore. Uno dei fattori principali della potenza degli Ottomani va individuato nell'abbondanza di risorse naturali di cui gode l'Impero, elemento essenziale questo per il mantenimento di un esercito e di una flotta. Le competenze del personale di bordo, invece, vennero parzialmente ottenute attraverso la nomina di pirati e corsari turchi veterani a cariche prestigiose in seno alla marina. Kemal Re'īs è forse il più celebre tra questi, anche per il fatto di essere contemporaneamente zio e maestro dell'ancor più celebre ammiraglio e cartografo Pîri Re'īs.

Secondo numerosi storici, agli albori del XVI secolo l'Impero ottomano poteva vantare la flotta migliore del Mediterraneo[25] Senza dubbio, una delle principali ragioni che hanno condotto alla fine dell'Impero Mamelucco fu il trovarsi in mezzo a due potenze navali quali l'Impero ottomano e quello Portoghese senza possedere una propria flotta.

Come reazione al paventato arrivo dei Portoghesi nel Mar Rosso a minaccia dei *Ḥaramayn*, cioè dei Luoghi Santi della Mecca e di Medina, e in particolare del vicino porto di Gedda, i Mamelucchi si rivolsero agli Ottomani, i quali misero in evidenza le proprie potenzialità sui mari e, nel contempo, misero a nudo la debolezza e l'inconsistenza marittima di chi li aveva chiamati in soccorso[26].

La flotta ottomana

Per alcuni decenni del XVI secolo, all'apice del suo successo militare, la marina ottomana è considerata la più potente del Mediterraneo. L'imbarcazione utilizzata nella flotta è, in termini molto generici, la galera da guerra in assetto da

24. Kātib Çelebi, *tuhfetü l-kibār fi esfār ül-bihār*, Muteferrika, Istanbul 1141 a.H. / 1728-29 d.C., p. 18.
25. Tra gli altri cfr. Vitorino Magalhães Godinho, *A viragem mundial de 1517-1524 e o império português*, in «Ensaios Sobre a História de Portugal» (2 voll.), Lisbona 1968, II, pp. 141-153.
26. Per approfondimenti sugli eventi che caratterizzarono le relazioni mamelucco-ottomane cfr. Palmyra Brummett cit.; Jean-Louis Bacqué-Grammont, Anne Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge. L'Affaire –de Djedda en 1517*. Supplément aux «Annales Islamologiques», Cahier 12, Le Caire 1988.

combattimento, la stessa imbarcazione utilizzata all'epoca in tutto il Mediterraneo[27]. Per le sue caratteristiche, infatti, il galeone non era adatto alle acque mediterranee come nave da guerra. Neanche il Portogallo e la Spagna ne facevano uso, nonostante le loro flotte oceaniche fossero costituite in buona parte da tale tipo di imbarcazione. Per le sue dimensioni e la sua artiglieria, il galeone si prestava bene all'assetto da battaglia; era ben armato e disponeva di artiglieria pesante in entrambe le fiancate. Le tattiche di battaglia con la galera prevedevano invece un bombardamento a distanza (era possibile far fuoco solo dalla prua) e un successivo arrembaggio da parte dell'equipaggio: il momento topico della battaglia di mare era costituito dallo scontro corpo a corpo, esattamente come nella battaglia terrestre. L'artiglieria pesante, infatti, risultava essenziale più nelle battaglie che si svolgevano tra galeoni, dove pure non mancava la fase di abbordaggio.

Le galere si rivelarono inadeguate alla guerra di tipo oceanico: le galere ottomane, di stanza a Suez e Basra sotto il regno di Süleymān, non furono in grado di eliminare il pericolo portoghese nelle aree di Hormuz e Goa. Le più importanti spedizioni ottomane nell'area dell'Oceano Indiano andarono tutte incontro al fallimento anche a causa della netta inferiorità delle galere rispetto alle caracche portoghesi. È innegabile, ad ogni modo, che le galere presentassero dei vantaggi, come l'estrema manovrabilità e la possibilità di navigare lungo le coste senza essere avvistate. Inoltre, non incontravano problemi neanche nei giorni di calma piatta, mentre i galeoni restavano forzatamente fermi[28].

La flotta ottomana non si distingueva più di tanto per composizione dalle flotte delle altre potenze mediterranee[29]. Anche il linguaggio nautico e la denominazione delle imbarcazioni sono debitori della tradizione marittima mediterranea. Tuttavia, non sempre l'individuazione della similitudine tra gli elementi della flotta ottomana e le flotte europee risulta agevole[30]. Tenendo conto che non è possibile individuare tutte le denominazioni utilizzate nella marina ottomane per i diversi tipi di nave[31],

27. F.C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Reinassance*, John Hopkins, University Press, Baltimora 1934.

28. Kahane, Tietze, *The Lingua Franca in the Levant* cit.

29. Per dare un'idea delle tipologie di nave presenti nella flotta ottomana ci sembra utile indicare l'arsenale di Gedda (Ǧudda/Cidde) come si presentava successivamente allo scontro avvenuto nel 1517 tra Mamelucchi e Portoghesi. La testimonianza, quale risulta da un importante documento ottomano conservato nell'Archivio del Palazzo del Topkapı ad Istanbul sotto la collocazione E 6455, risale al 10 *ša'bān al-mu'aẓẓam* 931 *hiǧrī* (corrispondente al 2 giugno 1525 d.C.). In tale documento è data una lista dettagliata delle imbarcazioni e degli armamenti che furono utilizzati qualche anno prima per fronteggiare il Portogallo (il *Purtuqāl bidīn* del documento). L'arsenale è composto da sei bastarde (*altı qiṭ'a baştarda*); otto galere (*sekiz qiṭ'a qaderga*); tre galeotte (*üç qiṭ'a qalyete*); due caicchi (*bir qayıq*); di cui uno ancorato in pessime condizioni.

30. L'organizzazione della flotta ottomana è ben documentata sia nelle fonti europee, che in quelle ottomane. È difficile, tuttavia, individuare la corrispondenza tra un termine utilizzato per indicare un tipo di nave e l'imbarcazione stessa.

31. Un esempio emblematico in tal senso è rappresentato dal termine fregata che appare per la prima volta in Italia nel XIV secolo, ma nel corso del XVI secolo diventa internazionale e panmediterraneo, quindi anche ottomano (*firkate*). Tuttavia, il termine indica diversi tipi di nave a seconda del contesto geografico in cui viene utilizzato creando difficoltà nell'esatta individuazione del caso concreto, cfr. Kahane, Tietze, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 230-233; Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., p. 83. Anche felucca (*filuka*) è termine di uso frequente ma di difficile determinazione. Si tratta

possiamo attuare un primo generico e basilare distinguo tra le imbarcazioni a remi (*çektiri*) e quelle a vela (*yelken gemileri*)[32].

Nella categoria delle navi a remi (distinte per numero di file di remi[33]) possiamo grosso modo individuare le seguenti tipologie[34]:

Kadırga; il nome deriva dal greco di epoca bizantina «*kátergon*» poiché entrato nell'uso ai tempi delle prime attività navali turche nelle coste del Mediterraneo orientale. Indica la tipica nave a remi utilizzata dalla marina ottomana (circa ventisei file di remi) e corrisponde alla galera[35].

Kalyata; il nome deriva dal veneto «galeotta» ed è l'imbarcazione preferita dai pirati e corsari turchi; si tratta di una galera leggera il cui numero di rematori varia tra i sedici e i ventiquattro per fila[36].

Pergende (brigantino); nel XVI secolo sta ad indicare «piccolo bastimento sottile da scorta, a vele latine e remi con dodici o ventiquattro banchi»[37].

Baştarda (bastarda): galera pesante di forma rotonda con ampia poppa che richiede da ventisei rematori per fiancata, fino ad un massimo di trentasei; si distingue a sua volta in diversi tipi in base alle dimensioni, principalmente media (*orta*) e grande, detta «imperiale» (*hümāyūn*[38]). Proprio quest'ultima denominazione rappresenta la tipica *baştarda*, divenuta per antonomasia la nave che ospita il *qapudan paşa*, il *qapudan-ı derya* o, persino, il Sultano.

Mavna[39]; come è stato fatto notare, «it is the only one of the [...] terms under consideration that has survived in Turkish as a living word, but it is today applied to an entirely different type of craft»[40]. Soucek ritiene che potrebbe trattarsi di una sorta di galera di dimensioni maggiori rispetto alla tipica galera, utilizzata essenzialmente per usi commerciali. Il termine, ad ogni

di una parola di probabile derivazione anglosassone, acquisita dall'ottomano attraverso l'arabo KAHANE, TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 221-223; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., p. 94.

32. Le imbarcazioni a vela possiedono anch'esse delle file di remi, per ciò stesso sarebbe più corretto parlare di navi esclusivamente a remi e di navi a vela e remi. Nella sua opera sull'Impero ottomano del 1683, il conte Luigi Ferdinando Marsigli, diplomatico al servizio degli Absburgo, intitolava il capitolo dedicato all'Arsenale di Galata «De Legni da Remo e Vela e Da Sola Vela che fabbricansi nell'Arsenale», cfr. LUIGI FERDINANDO MARSIGLI, *Stato militare dell'Impèrio Ottomano / L'état militaire de l'Empire Ottoman*, Den Haag-Amsterdam 1732 (rist. anastatica, Akademische Druck 1972), parte I, p. 139.

33. «Banchi, che sono quelle Piazze, o Lochi frà i Palamenti, dove sono i Remiganti» cit., in *ibidem*.

34. La vocalizzazione dei termini utilizzati per denominare le singole imbarcazione non è, per ovvie ragioni, uniforme nel tempo. Cfr., SVAT SOUCEK, *Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology*, in «Turcica», 7, 1975, p. 233.

35. «Galera, che dà Turchi è detta GIKTER'E in tutto alla nostra corrisponde. Né tempi antichi solea esser lunga di cinquanta cinque ARSCIN», cfr. MARSIGLI, *Stato militare* cit., p. 139.

36. «Galeotta è quella medesima praticata da noi con diciannove fino a ventiquattro Banchi», cfr. MARSIGLI, *ibidem*.

37. KAHANE, TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 105-108; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., p. 84. «Berghend'e, ch'è l'istesso, che Bergantino, si arma con diciotto, o diciannove Banchi», cfr. MARSIGLI, *ibidem*.

38. KAHANE, TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., pp. 100-102; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., p. 86.

39. KAHANE, TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant* cit., p. 541; BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., p. 87.

40. SOUCEK, *Certain Types of Ships* cit., p. 235.

modo, fu applicato nel tempo a imbarcazioni diverse e alla fine del XVII indica una galera da guerra particolarmente grande[41].

Nel raggruppamento delle navi a vela individuiamo i seguenti tipi di imbarcazione:

Kalyon; il termine galeone conosce diversi usi nel tempo[42]; in turco designa genericamente le navi da guerra. Solo dopo la guerra di Candia (1644-1669), la flotta ottomana cominciò ad utilizzare dei galeoni con caratteristiche simili a quelle delle potenze europee.

Kuka; è la versione turca dell'italiano «cocca», l'imbarcazione con la vela quadra, e rappresenta la tipica nave mercantile ottomana fin dalla seconda metà del XIV secolo.

Ateş gemisi; nome generico che indica una nave da guerra con funzione di cannoniera.

Karaka; il nome deriva dalle lingue europee (in italiano «caracca») e indica una nave mercantile con tre alberi e almeno una vela latina, non molto diffusa tra gli Ottomani[43].

Nell'Oceano Indiano le spedizioni ottomane di una certa importanza non furono numerose e i successi delle flotte, formate essenzialmente da galere, furono di portata modesta. L'importanza della tradizionale via delle spezie, a partire dal secondo quarto del XVI secolo, dopo il periodo di crisi dovuto alla scoperta della rotta passante per il Capo, lascia comunque intendere che le galere ottomane di Suez difesero con successo il commercio arabo dagli attacchi portoghesi.

Grazie ai documenti ottomani è possibile affermare che la principale funzione degli Ottomani, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano consiste nella difesa dei pellegrini sulla via della Mecca, oltre a quella, altrettanto importante, di tutelare i commercianti arabi. Da un documento della serie *Mühimme Defterleri* («Registri degli Affari Importanti»[44]) risulta che nel 1564 fu ordinato al *beylerbeyi* d'Egitto di preparare la flotta contro le navi dei «malfattori portoghesi», capaci di «recar danno alle navi di mercanti provenienti via mare dall'India»[45]. Fernand Braudel e Colin Imber[46] sostengono, però, che la buona difesa ottomana contro i Portoghesi nell'area del Mar Rosso sia la conseguenza diretta dell'incapacità dei Portoghesi di tutelare anche quella zona. Effettivamente, la ragione per cui i Portoghesi conseguirono maggiori successi nel Golfo Persico piuttosto che nel Mar Rosso può essere giustificato dalla minore distanza del Golfo da Goa rispetto a quella esistente con il Mar Rosso.

41. «Maona è una specie di quelle Galezze usate da' Veneziani, che contano vinti sei Banchi», cfr. Marsigli, *Stato militare* cit., p. 140. «Lè Maone sogliono averne quattro [cannoni, N.d.A] nella Corsia, con palle di 16. Oche l'una, quattro Falconetti sopra il Castello, ed un altro Cannone per parte, due nel sito delle Poppe sopra il Timone, e due altri ne' fianchi della medesima con sei petrieri fra i remi, contandosi la somma de' pezzi di questo Legno ascendente», cfr. Marsigli, *ivi*, p. 142.
42. Possono distinguersi diverse fasi relative all'uso del termine «galeone». In particolare, durante le Crociate designa un tipo specifico di nave da guerra; successivamente, con il periodo delle c.d. *Scoperte Geografiche* diventa l'imbarcazione spagnola che va e viene dalle Americhe.
43. Soucek, *Certain Types of Ships* cit., p. 241.
44. Nel testo a seguire saranno indicati come M.D.
45. M.D. 6.122.256.
46. Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1982, p. 602; Imber, *The Navy of Süleymân the Magnificent* cit., p. 221.

Non va comunque trascurata la situazione di insicurezza che regnava nel Golfo Persico rispetto al Mar Rosso. Quest'ultimo, infatti, era una sorta di lago ottomano, mentre il Golfo Persico, con la contemporanea presenza delle bellicose tribù arabe e dei Safavidi, entrambe in conflitto perenne con gli Ottomani, consentiva ai Portoghesi di penetrare nelle acque del Golfo con una certa facilità, situazione impensabile, al contrario, nel Mar Rosso.

L'Arsenale Imperiale Ottomano (Osmanlı Tersâne-i Âmire)

La base delle forze navali ottomane era l'Arsenale Imperiale Ottomano (*Osmanlı Tersâne-i Âmire*) di Galata, il più grande di tutta l'area mediterranea, che nel 1516, durante il regno del sultano Yavuz Selim, sostituì in importanza quello di Gallipoli (*Gelibolu*)[47]. Esso era costituito da diversi moli, da edifici amministrativi, da innumerevoli depositi di legname e munizioni, officine, una prigione ed una moschea. La ragione principale per cui Galata sostituì Gelibolu quale primo arsenale dell'Impero, va individuata nelle mutate condizioni geostrategiche. Venuta meno l'esigenza di tenere sotto pressione Costantinopoli, ora si trattava di rendere più funzionale, per un Impero con mire espansionistiche in direzione dell'Europa, la posizione dell'arsenale rispetto alla capitale stessa, che godeva, tra le altre cose, di un sito quale il Corno d'Oro (*Haliç*). Altri arsenali di una certa importanza per le attività navali, militari e non, dell'Impero erano quello di Sinop (*Sinop Tersânesi*)[48] nel Mar Nero, quello di Izmit (*İzmit*[49] *Tersânesi*)[50] e quello di Suez (*Süveyş Tersânesi*) per l'attività nel Mar Rosso.

La struttura dell'organigramma istituito presso l'Arsenale ottomano è piuttosto complessa, ma in linee molto generali, può dirsi che il suo personale si divideva in due categorie[51]:

ricāl[52]; si tratta di coloro che erano impegnati materialmente nella costruzione delle navi e dell'equipaggiamento necessario per le operazioni in mare. Questa categoria comprende i *müsellem*, vale a dire quei membri della popolazione musulmana che offrono un servizio civile in cambio dell'esenzione dall'*avariz*, il servizio militare; i *piyade*[53], cioè membri di un gruppo che possiede un

47. L'arsenale di Gelibolu venne costruito nel 1390 quando regnava il sultano Bâyezit I, in una posizione strategicamente interessante, poiché da lì era possibile controllare l'ingresso dei Dardanelli contro le navi provenienti dal Mar di Marmara. Fu proprio da Gelibolu che gli eserciti ottomani affrontarono la traversata dalla sponda anatolica a quella europea (*Rumelia*). L'arsenale di Gelibolu svolgeva la funzione essenziale di assicurare le comunicazioni tra le due parti dell'Impero e, nel contempo, fungeva da base per le incursioni contro i Veneziani. Proprio per la sua importanza strategica l'Arsenale di Gelibolu aveva mantenuto il ruolo di primo arsenale dell'Impero anche durante i regni di Mehmet e di Bâyezit, nonostante la costruzione dell'Arsenale di Galata risalisse alla conquista di Costantinopoli, cfr. Halil İnalcık, sub lemma *Gelibolu*, in EI2, II, pp. 983-987; Imber, *The Navy of Süleymân the Magnificent* cit., p. 236.
48. Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., pp. 17-19.
49. L'arsenale di İzmit, *İzmit Tersânesi*, era denominato anche *İznikmid Tersânesi*.
50. Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., pp. 19-20.
51. *Ivi*, pp. 16-18.
52. Questo termine riprende il plurale fratto del termine arabo *rağul*, lett. «uomo» (plurale, appunto, *riğāl*) e sta ad indicare le forze operaie, prive di specifiche competenze artigianali.
53. Con il termine *piyade* si intende anche la fanteria. In luogo di questo termine, che è persiano, si utilizza anche il corrispondente termine turco *yaya*.

çiftilik[54], e che offre servizi gratuiti al Governo in cambio dell'esenzione da determinate tasse terriere: normalmente venivano impiegati proprio a bordo di navi in operazioni di guerra; gli *acemi oğlan*, dei membri della leva dei *devsirme* assegnati a tempo pieno all'Arsenale[55].

azap[56]; questa categoria comprendeva gli ufficiali di ogni tipo, ma anche alcune categorie di artigiani: capitani delle imbarcazioni, calafati, i costruttori di remi, costruttori di carrucole, fabbri, bombardieri, ecc. I lavori venivano diretti da dei veri e propri capo cantiere, divisi, a loro volta gerarchicamente in assistente degli ufficiali (*azaplar kethüdası*[57]), commissario (*emin*[58]) e addetto capo (*ağa*[59]).

La figura gerarchicamente più importante in seno alla struttura direttiva dell'Arsenale era il Grand'Ammiraglio (*qapudan-ı derya*). Egli doveva svolgere la funzione di direttore generale dei lavori, sostituito in caso di missione, dall'assistente (*kethüda*) dei capitani e degli ufficiali. Nel corso del XVII secolo, ma vi sono numerosi elementi che permettono di ipotizzare che la situazione fosse analoga anche nel XVI, l'assistente (*kethüda*) svolgeva la funzione di comandante in seconda del Grand'Ammiraglio. Il commissario (*emin*), invece, era addetto alla gestione finanziaria dell'Arsenale e all'amministrazione dei cantieri navali.

Secondo un rapporto risalente al 1525[60] il supporto logistico richiesto per la manutenzione e la ristrutturazione delle navi da guerra presenti nell'Arsenale di Gedda, nel Mar Rosso, era composto da cinquanta calafati (*kalafi*); venti carpentieri (*neccar*); due fabbri (*haddad*); due banchi da lavoro (*dezgah*); due segantini (*biçqucu*); cinquecento cantari (*qantār*) egiziani[61] di bitume; duecento cantari di

54. Il *çiftilik* è un appezzamento di terra con una dimensione variabile tra i sessanta e i centocinquanta *dönüm* (circa novecento metri quadrati), cfr. Halil İnalcik, lemma *çiftilik*, EI2.
55. Altri ambienti in cui potevano essere assegnati gli *acemi oğlan* erano il Palazzo, come *kapıkulu* (cioè i migliori *devşirme* diplomati nella scuola del Palazzo) con funzioni militari, amministrative o di servizio diretto nel Topkapı.
56. Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., pp. 55-61, Uzunçarşılı, *Osmanlı devletinin merkez ve bahriye teşkilatı* cit., pp. 201; cfr. Marsigli, *Stato militare* cit., capp. LXXVI-LXXVII; Imber, *The Navy of Süleymân the Magnificent* cit., pp. 251-252. Sempre nelle parole di Marsigli «Sono questi gli AZZAP che in trecento cinquanta Compagnie ripartiti, numerosi di sei in sette Persone, sogliono essere tutti 1364», cfr. Marsigli, *Stato militare* cit., p. 143.
57. In numerosi documenti l'assistente degli ufficiali (*azaplar kethüdası*) viene definito assistente dell'Arsenale (*tersane kethüda*). Il termine *kethüda* veniva utilizzato anche in altri contesti: per designare il presidente di una corporazione; per indicare il rappresentante del sultano presso un *sancaq beyi* (governatore di un *sancaq*, cioè di una suddivisione territoriale amministrativa di un *beylerbeylik*) o di qualsiasi altro tipo di governatore locale, cfr. Imber, *The Navy of Süleymân the Magnificent* cit., p. 280; *A Turkish and English Lexicon showing in English the Significations of the Turkish Terms*, Redhouse, Istanbul 1890 (ristampato da Librairie du Liban, Beirut 1996).
58. Con questo termine si soleva indicare il funzionario statale salariato, nominato dal Governo centrale come amministratore di un dipartimento o di un'altra branca amministrativa.
59. Termine che genericamente indica colui che sta a capo di qualcosa, organizzazione o struttura dello Stato. Più specificamente si distingue tra addetto capo dei Giannizzeri (*yeniçeri ağası*); l'addetto capo degli ufficiali (*azaplar ağası*), cioè, ufficiale capo di un corpo di ufficiali provinciali.
60. Vedi nota 29.
61. Il *qantār* (vocalizzato anche in *qintār*, italiano *cantaro*) è un'unità di misura che varia in maniera

biacca per calafatare; duecento cantari di filo di corda franco (*frengi*[62]); diecimila *arşın*[63] di abbigliamento da mare; venti paia (*çifi*) di pennoni (*seren ağacı*); duecento cantari di linseme (*iç yağı*); cinquecento remi (*kürek*); venti artiglieri (*topçu*); un migliaio di «prodi giovani (*gemici yiğitleri*) d'Anatolia (*Rum*)»[64].

La flotta ottomana nel Mar Rosso e nel Golfo Persico

Il documento su citato dimostra chiaramente che gli Ottomani ereditarono il porto e l'arsenale mamelucco di Suez[65], allorché conquistarono l'Egitto nel 1517 e cercarono immediatamente di trarre profitto dalla posizione geostrategica appena acquisita per uscire dagli ormai angusti limiti mediterranei, proiettandosi verso il Mar Rosso e l'Oceano Indiano. Un ammiraglio ottomano, Selmān Re'īs condusse la spedizione per l'occupazione dello Yemen nel biennio 1525-27[66]. 'Aden, invece, venne conquistata da Khadım Süleymān Paşa nel 1538 lungo il cammino per Diu, in India, prima del celebre scontro con i Portoghesi[67]. Queste operazioni militari avvenivano ventun'anni dopo il riconoscimento degli Ottomani quali «protettori dei *Haramayn*» da parte dello sceriffo della Mecca (*šarīf al-Makka*), Barakāt, e dopo la richiesta di aiuto e supporto da parte dei musulmani in lotta contro il *negus* d'Abissinia. In pratica, il risultato dell'egemonia esercitata nell'area dall'Impero ottomano rese il Mar Rosso un lago ottomano, vanificando così i tentativi portoghesi di inserirsi nelle vicende del traffico commerciale locale e di lungo raggio.

Solo nel 1541 i Portoghesi riuscirono ad effettuare un'operazione militare nel Mar Rosso, fornendo supporto al sovrano cristiano d'Abissinia, il *negus*, contro i musulmani africani guidata da Aḥmad Grāñ[68], ma il loro sostegno non fu determinante per le sorti del conflitto. Nel 1547, inoltre, i Portoghesi non seppero trarre vantaggio dalla situazione di disordine presente ad Aden, con gli Ottomani assolutamente incapaci di tenere sotto controllo la situazione. Suez risultava così una roccaforte quasi inespugnabile da cui gli Ottomani potevano organizzare delle operazioni contro i Portoghesi nel Mar Arabico e nel Golfo Persico.

Oltre alla flotta di stanza a Suez, vi era anche una piccola squadra stanziata a Mokḫa, in Yemen, preposta alla difesa dell'ingresso nel Mar Rosso, il *bāb al-Mandab*. A capo di questa flotta v'era un ammiraglio indipendente da quello di Suez,

vistosa da un'epoca all'altra e da regione a regione. La precisione del testo del documento permette di stabilire che si tratta del cantaro egiziano (*mişri*), corrispondente all'incirca a 45 kg., cfr. MICHEL LESURE, *Un document Ottoman de 1525 sur l'Inde Portugaise et les Pays de la Mer Rouge*, in «Mare Luso-Indicum» (MLI), 3, 1976, p. 153.

62. Franco (turco «*frengi*» o «*frenc*», arabo «*Ifranǧ*» «*faranǧ*») è il termine generico con cui venivano designati fin dai tempi delle Crociate gli europei giunti in Terre d'Islâm con intenti bellicosi.

63. L'*arşın* è l'unità di misura di lunghezza ottomana è si aggira intorno ai 60-70 cm.

64. Topkapı Sarayı Müzesi Arsivi, E 6455, fl. 1 righe 10-13.

65. Una delle migliori fonti sull'arsenale di Suez (*Süveyş Tersânesi*) è EUGENIO ALBERI (a cura di), *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, Firenze 1863-1893.

66. Per la descrizione degli eventi, secondo la prospettiva portoghese del capitano Mendonça, vedasi LUCIANO RIBEIRO, *Em torno do primeiro cerco de Diu*, in «Studia», 13-14 (1964).

67. Le fonti per la ricostruzione del primo assedio di Diu sono numerose, ma di particolare interesse sono KÂTIB ÇELEBI, *tuhfet ül-kibar* cit.; LOPO DE SOUSA COUTINHO, *Livros primeyro e segundo do cerco que os turcos puzeram à fortaleza de Diu, 1556 setembro 15, Coimbra*, Cod. 51-VII-7; FRANCISCO ANDRADE, *O primeiro cêrco que os Turcos puzerão na fortaleza de Diu*, Coimbra 1581.

68. Per approfondimenti sulla figura di Aḥmad Grāñ, cfr. J. SPENCER TRIMINGHAM, *Islam in Ethiopia*, Frank Cass & Co., London 1965, pp. 83 ss.

che portava il titolo di *Moha qapudanı* (ammiraglio di Mokha), o, anche di *Yemen qapudanı*, come risulta dai documenti ottomani[69]. Nel 1565 egli aveva la disponibilità di sei galere nella sua flotta, con rematori reclutati con la forza nelle prigioni egiziane, inviati dal *beylerbeyi* d'Egitto; costui aveva provveduto ad inviare a Mokha materiali e supporto logistico vario, che proveniva dai magazzini di Suez[70].

Secondo un documento, la flotta di Suez fu organizzata subito dopo la conquista dell'Egitto del 1517. Fino al 1560, però, essa dipendeva direttamente dall'ammiraglio d'Egitto (*Mısır qapudan-ı*) residente ad Alessandria, che impartiva gli ordini anche alla flotta stanziata a Suez. Ma quello stesso anno venne presentata una petizione del *beylerbeyi* d'Egitto, in cui chiedeva al *dīvān* che venisse nominato un ammiraglio di Suez autonomo rispetto a quello di Alessandria, in quanto l'incarico di proteggere la via marittima dall'India era troppo importante perché lo si potesse assegnare ad un ammiraglio residente in una località così distante[71].

Come nel caso del Grand'Ammiraglio (*qapudan-ı derya*) residente a Istanbul, anche l'Ammiraglio d'Egitto (*Mısır qapudan-ı*) non era necessariamente coinvolto nelle operazioni militari in mare in prima persona. Per esempio, nella celebre spedizione del 1538, fu Hadım Süleymān Paşa, governatore d'Egitto (*Mısır beylerbeyisi*), e non l'ammiraglio d'Egitto (*Mısır qapudan-ı*), il comandante della spedizione verso l'India (Gujarāt)[72]. Inoltre, tendenzialmente il *dīvān* impartiva gli ordini direttamente al governatore d'Egitto (*Mısır beylerbeyisi*), piuttosto che all'ammiraglio d'Egitto (*Mısır qapudan-ı*)[73].

Il solo tipo di imbarcazione da guerra che, per caratteristiche, poteva navigare nelle acque del Mar Rosso era la galera: così nella spedizione di Selmān Re'īs del 1526 contro lo Yemen, la flotta era composta da venti galere, ventitré fuste e sette imbarcazioni non ben definite che parrebbero delle galerazze, cioè delle galere molto pesanti. Anche Piri Re'īs, in occasione della spedizione di Hormuz, comandava una flotta composta da trenta galere, bastarde e galeotte. La costante di tutte le spedizioni navali ottomane nell'area consiste nella dotazione navale: vi sono essenzialmente imbarcazioni poco adatte a navigare in ambienti oceanici e, per tale ragione, risultano inferiori a quelle portoghesi.

La conquista dell'Iraq avviene in seguito alla «campagna dei due 'irâq» (*'irâqeyn*) del 1534, condotta da Ibrâhîm Paşa[74] (raggiunto in un secondo momento dal sultano Süleymân), che permise all'Impero ottomano di acquisire l'Iraq arabo[75] (*'irâq-ı Arab*) e l'Iraq persiano (*'irâq-ı 'Acem*), con la conquista di Bağdâd[76] e di Basra[77], la quale, però, venne definitivamente conquistata soltanto nel 1546[78]. In

69. M.D.6.177.382 e M.D.4.51.540.
70. M.D.5.118.272.
71. M.D.6.122.257; MD.D.6.128.270.
72. Kâtib Çelebi, *tuhfet ül-kibar fī esfār ül-bihār*, p. 57.
73. Cfr., per esempio, M.D.6.177.382; M.D.5.118.272.
74. Sull'episodio vedasi Tayyip Gökbilgin, *Arz ve Raporlar Göre İbrahim Paşa'nın İlk Tedbirleri ve Fütuhat*, in «Belletten», 21 (1957), pp. 449 ss.
75. Con tale definizione si intende tradizionalmente la parte sud-occidentale dell'odierno Iraq.
76. La città era stata conquistata dai Safavidi nel 1508 d.C. / 914 a.H.
77. Vedasi nota precedente.
78. Nel periodo intercorso tra il 1534 e il 1546, Basra è governata di fatto dai notabili locali (*a'yân*) e

tale anno, l'Iraq divenne un *eyalet* (*beylerbeyi*) e il porto di Basra una base navale ottomana con un piccolo arsenale[79] che, secondo un dato fornito da un viaggiatore veneziano, nel 1573 aveva quindici banchine[80]. Una squadra navale pattugliava il Golfo Persico, presumibilmente per controllare che non si verificassero attacchi portoghesi.

Gli Ottomani, comunque, non organizzarono mai una grande flotta con sede a Basra, per una serie di ragioni: innanzi tutto, i Portoghesi che nel 1514 conquistarono Hormuz si dimostrarono avversari ostici, tanto che non fu possibile cacciarli dall'isola; inoltre, Basra è situata in una zona priva di materie prime utili al sostentamento di una grande flotta con relativo arsenale ed era difficilmente raggiungibile. Quella che, da un punto di vista geostrategico, era una delle principali ragioni del successo ottomano, cioè l'immensa disponibilità di risorse umane e materiali, è sottolineata dal caso di Basra. Un altro ostacolo alla costruzione di un grande arsenale a Basra, era senz'altro costituito dalle rivolte dei capi tribù arabi.

Conclusioni

L'Impero ottomano nel XVI secolo dimostrò di essere una vera e propria potenza navale, seppure con i già sottolineati limiti nei mari oceanici. In tal senso, fondamentali furono le nuove conquiste territoriali legate alle imprese di Selim e Süleymān. A quell'epoca gli Ottomani diventano, dunque, padroni di tutti i porti del Mediterraneo orientale e meridionale (con l'eccezione di quelli del Marocco), e di quelli che consentono uno sbocco sul Mar Rosso e sul Golfo Persico. Non vanno inoltre scordati il Mar Nero e la via continentale carovaniera proveniente dall'Iran del nord. Per la prima volta dai tempi dell'Impero bizantino nel VII secolo, un solo stato controlla tutte le rotte commerciali dall'Oceano Indiano al Mediterraneo.

gli Ottomani si limitano ad esigere un tributo, pretendendo un rispetto formale minimo. La *khutba* sarà pronunziata in nome del Sultano ottomano soltanto a partire dall'anno 1538. Tuttavia, il vero momento chiave nella storia dell'Iraq ottomano è rappresentato dagli eventi del 1546, allorché la città insorse contro il governo di Istanbul determinando l'intervento di due spedizioni militari provenienti dall'Iraq centrale.

79. BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı* cit., pp. 22-23.

80. IMBER, *The Navy of Süleymān the Magnificent* cit., p. 273.

1-2/ GENNAIO AGOSTO /2003/ ANNO XV

IN QUESTO NUMERO

Giancarlo Nonnoi (Università di Cagliari)
L'insularità come paradigma dell'utopia moderna

Safya Hamdi (Università di Tunisi)
L'île Bourbon et l'Irlande: le rêve huguenot?

Luciano Marrocu (Università di Cagliari)
La costruzione dell'identità nazionale nella Gran Bretagna settecentesca: temi e comparazioni

László J. Nagy (Università Szeged - Ungheria)
Il problema di Cipro e l'allargamento a Est dell'Unione Europea

Raffaele Puddu (Università di Cagliari)
La guerra mediterranea e la difesa di Malta

Nicola Melis (Università di Cagliari)
Le tecnologie marittime degli Ottomani

Emanuela Usai (Università di Cagliari)
Le comunità ebraiche nell'Impero ottomano nel XVI secolo: il caso di Safed

Doris Moreno Martínez (Università di Madrid)
Continuidad y cambio en la Inquisición en tiempos de Carlos V

Josep Juan Vidal (Università delle Isole Baleari)
Las islas Baleares en la Historia de España

Francesco Manconi (Università di Sassari)
L'identità catalana della Sardegna

Bruno Anatra (Università di Cagliari)
Il prezzo della fede. Il sussidio delle galere nella Sardegna spagnola

Stefano Pira (Università di Cagliari)
Lo sguardo straniero sulla Sardegna moderna

Alessandra Stanganelli (Università di Cagliari)
L'identità delle isole attraverso le identità delle città. Cagliari nel rapporto Regno sardo-Corona d'Aragona

Gianfranco Tore (Università di Cagliari)
Guerra, politica e rapporti commerciali nella Sardegna sabauda

Mario Döberl (Università di Vienna)
"Es menester conservar los buenos y abatir los malos". La situazione nel regno di Sardegna nel 1711 descritta e analizzata da Juan Amor de Soria

Raimondo Turtas (Università di Sassari)
A proposito del condaghe di San Gavino

Maria Bonaria Urban (CNR, Istituto di Storia dell'Europa mediterranea, Cagliari)
L'istituto del veguer e l'amministrazione della città di Cagliari. Alcune note preliminari

- GLI AUTORI
- AGENDA MEDITERRANEA
- INTERNET
- LIBRI E PERIODICI
- DOCUMENTI

ISBN 88-86799-82-9

€ 16,00